

RAUL DE LUZENBERGER

(Head of TACIS Branch Office – European Commission – Minsk)

**I PROGRAMMI EUROPEI
PER LO SVILUPPO DEI CORRIDOI II E IX
NEI NUOVI PAESI OCCIDENTALI INDIPENDENTI:
BIELORUSSIA, RUSSIA E UCRAINA**

Vorrei innanzitutto ringraziare il professore Fanara per avermi invitato ed avermi permesso di fare questa breve presentazione dell'attività della Commissione europea nei Paesi occidentali della ex Unione Sovietica, Russia, Bielorussia, Ucraina e Moldavia, nel settore dei trasporti.

Parlando di questi Paesi, è da tenere presente l'esistenza di una barriera psicologica, eredità della cosiddetta "Cortina di Ferro", che, comune a tutti i Paesi occidentali, fa sì che la percezione soggettiva di lontananza non corrisponda alla distanza effettiva. Vivo e lavoro a Minsk, capitale della Bielorussia. Nella mia esperienza personale, questo è un posto difficile da collocare su una carta geografica e comunque molto remoto per la maggior parte dei miei interlocutori. Quando io osservo che la distanza tra Londra a Roma è pressappoco analoga a quella tra Minsk e Roma, tutti restano sorpresi.

È inutile dire che un risvolto di questa percezione determina la conoscenza che si ha di questi luoghi e l'abitudine reciproca al contatto. Londra (ora) si visita normalmente, mentre solo di recente e con molte difficoltà Mosca, St. Pietroburgo e Kiev stanno diventando parte del "Gran Tour".

Con questo breve intervento vorrei, però, portare un contributo ad una valutazione più oggettiva dei fatti. Se posso continuare il paragone, Londra e la Gran Bretagna, per quanto importanti, sono

geograficamente marginali (e sempre più in prospettiva) nell'ambito dei flussi commerciali Europei. Non così, ad esempio, Minsk e la Bielorussia.

Attraverso la Bielorussia, infatti, corrono due dei dieci corridoi TEN, *Trans-European Networks*. I due corridoi che si incontrano in Bielorussia, sono il corridoio II e il corridoio IX; il corridoio II è la linea Berlino-Varsavia-Minsk-Mosca, la vecchia strada "napoleonica", che collega direttamente il centro dell'Europa occidentale, attraverso la Germania, al centro della regione ex-sovietica, Mosca.

Il IX corridoio collega, invece, i porti del Baltico, e cioè i porti russi di Kaliningrad e San Pietroburgo, ma anche Tallin, Riga e Helsinki, con i porti del Mar Nero e dell'Adriatico attraverso i Balcani; l'asse principale attraversa San Pietroburgo, passa leggermente a est di Minsk¹, raggiunge Kiev e Odessa. Anche se al di fuori di questo asse principale un punto nevralgico, e di grande importanza per gli sviluppi futuri, è quello che lega l'ex Prussia Orientale, ora Kaliningrad, all'Unione Russo-Bielorussa, attraverso uno stretto corridoio che corre tra Lituania e Polonia.

Lo studio di questi corridoi, ed il loro adeguamento alle esigenze del traffico moderno, si sta ora sviluppando. Si prevede che questa attività porterà ad un forte sviluppo dei traffici su questi corridoi. Ciò, naturalmente, non nell'immediato perché una serie di problemi, essenzialmente strutturali, limitano le potenzialità che, tuttavia, sono evidenti.

In particolare è interessante parlare di un progetto Tacis, finanziato dalla Commissione Europea, che ha studiato entrambi i corridoi in una visione globale, e da cui sono poi nate iniziative successive. Questo progetto ha avuto come caratteristica essenziale quella di mettere insieme i quattro governi interessati, con i loro rappresentanti, in una serie di seminari, in cui essi hanno potuto presentare agli altri governi e discutere globalmente i loro pro-

¹ È interessante notare che il corridoio IX passa ad Est della capitale Bielorussa perché negli anni trenta la capitale era Mogiliov, e non Minsk, in quanto quest'ultima era troppo vicina alla frontiera con la Polonia.

grammi su questi corridoi. I risultati sono stati poi oggetto di una valutazione da parte degli esperti della Commissione.

Bielorussia e Russia prestano particolare attenzione al corridoio II, cioè quello che collega direttamente detti Paesi al centro Europa. La Bielorussia e la Russia, tra cui esiste un'unione formale non riconosciuta internazionalmente ma presente in ogni loro attività esterna (e che è stata evidente in questo progetto), hanno incoraggiato lo sviluppo delle linee di trasporto di conserva. Il secondo punto, molto importante nella visione di questi Stati, è il rapporto con la Lituania e con il porto russo di Kaliningrad, di cui si è già detto.

Gli Ucraini hanno, invece, puntato sostanzialmente allo sviluppo delle linee Kiev-Odessa e Kiev-confine bielorusso; quindi, gli ucraini si sono concentrati sull'asse principale del IX corridoio che, d'altra parte, è l'unico che attraversa l'Ucraina, e che, appunto, scende da San Pietroburgo direttamente a Odessa.

La Moldavia ha richiesto alcune opere di aggancio al IX corridoio verso Odessa, ma senza una proiezione verso la Romania; ciò può apparire piuttosto sorprendente in questo caso, perché il rapporto con il vicino occidentale aveva rappresentato, soprattutto per il precedente governo moldavo, una priorità politica assoluta. In parte ciò si può spiegare con l'esistenza di altri progetti, finanziati dalla Commissione, per sviluppare il traffico tra Moldavia e Romania.

Il comportamento dei russi è stato il più interessante di tutti. Essi hanno, innanzitutto, beneficiato di una serie di progetti sullo sviluppo delle infrastrutture di confine tra Finlandia e Russia e sul miglioramento delle strade di collegamento tra la Finlandia e Mosca; si sono poi fortemente concentrati sulla Russia e sul flusso commerciale verso la Polonia, ottenendo anche d'inserire nel corridoio IX il tratto Mosca-Kiev, in modo di agganciarsi anche loro sulla direttiva verso i porti del Mar Nero. Dopodiché hanno immediatamente aperto il problema, che non si riflette nella lista dei progetti scelti, del trasporto verso il centro dell'Asia.

In sostanza, dopo essersi assicurati il collegamento di Mosca con i principali punti focali del trasporto europeo che si sono per loro aperti, hanno posto il problema della loro centralità rispetto

all'Asia centrale, soprattutto con riferimento al petrolio e al gas di quella regione. Contestualmente, è stata elaborata una serie di progetti per il trasporto di gas e olio, importantissimi e per dimensione e per sviluppo.

Le stime fornite dai governi per il costo complessivo di questi progetti, anche se probabilmente piuttosto esagerate, rivelano degli importi per lo sviluppo di questi due corridoi, che non sono per dimensione fuori della portata del finanziamento internazionale.

Quali sono i punti nevralgici di questa rete? Il II corridoio ha un punto di *bottleneck* nell'area di Brest. Nel prossimo futuro quest'area costituirà il più importante punto di cesura tra due enormi aree di unione doganale e mercato unico, da un lato, l'Unione Europea, dalla penisola Iberica alla Polonia, dall'altro, l'unione tra Russia, Bielorussia, Kazakistan, Kurdistan e Tajikistan, che va da Vladivostok e dall'Afganistan fino all'area di Brest. Questo importante nodo doganale, stradale e ferroviario sarà uno dei punti focali dell'attività della Commissione nell'area nei prossimi due/tre anni. Sono infatti previsti investimenti dell'ordine di 16 MEURO.

La Bielorussia, da sola, sta migliorando l'anello autostradale intorno a Minsk. L'altro punto di *bottleneck* sul II corridoio è oltre Orsha, dove la strada, fatta dalla Todini, si restringe all'improvviso da quattro a due carreggiate e prosegue così fino alla rete autostradale intorno a Mosca. Questo tratto resterà tra breve il solo punto di strozzamento nel corridoio.

Sul IX corridoio il punto critico è quello già menzionato del nodo di Kaliningrad, Lituania, Polonia e Bielorussia sul IX corridoio. In questa importante appendice del IX corridoio, la Commissione sta investendo per il miglioramento del punto di passaggio frontaliero a Kammenilog, e finanzia un progetto, politicamente molto importante, di demarcazione della frontiera tra la Bielorussia e le repubbliche baltiche.

La situazione lungo il IX corridoio è lungi dall'essere ottimale. Se infatti la strada da Kiev alla frontiera è stata raddoppiata, e verso sud il tratto autostradale è stato esteso, e quantunque la Commissione ed altri *donors* abbiano già finanziato opere di adeguamento del porto di Odessa, resta comunque molto da fare. In

Bielorussia gran parte del tracciato stradale del IX corridoio è a corsia unica. Anche se alcune infrastrutture alla frontiera tra Bielorussia ed Ucraina sono state migliorate, esse sono tutt'altro che ottimali.

Resta comunque il fatto che, con un relativo investimento, questi diventeranno corridoi di traffico piuttosto competitivi per legare Baltico e Mar Nero, Europa dell'est e dell'ovest. Ma dall'inizio ho detto che questo non è il "futuro prossimo". Il problema, infatti, in questo momento non deriva tanto dalle strozzature del traffico, se si eccettuano i punti di passaggio doganali. Il problema scaturisce essenzialmente da una legislazione che non incoraggia certo il flusso di traffico.

Prendendo ad esempio le strozzature del sistema doganale, basti pensare che da ciascuno dei passaggi frontalieri bielorussi transita un flusso di non più di 10 auto all'ora. Si può quindi immaginare che cosa questo vuol dire in termini di facilità di traffico e di costo di trasporto. Molte di queste apparenti strozzature alla frontiera scomparirebbero con approcci al traffico più moderni. Forse solo allora l'inadeguatezza delle strutture stradali e ferroviarie potrebbe divenire un fattore frenante, mentre al momento esso è scarsamente avvertito.

Vorrei infine menzionare la necessità dello sviluppo di una rete di servizi privati a fianco della rete autostradale, su cui la Commissione ha concentrato molto l'attenzione. Ad esempio, questa è stata una delle condizioni per il miglioramento della strada fra Brest e Minsk, costruita dalla Todini.

Grazie per l'attenzione.

GIOVANNI PARILLO

(c.s.)

Ringrazio il dottor Luzenberger per la sua interessante Relazione.

Diamo quindi inizio alla Tavola su *“Il porto come volano di sviluppo territoriale: i servizi commerciali, le Autorità Portuali, le reti infrastrutturali”*.

Cedo quindi la parola alla dottoressa Palocci, Dirigente Generale alla Programmazione della Regione Siciliana, che presiederà e coordinerà la tavola rotonda.

Prego, dottoressa Palocci.

